



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Wirtschaftsfragen
Roger Hofmann
3003 Bern

Niederhasli, 22. Mai 2017

Vernehmlassung Anpassung Lärmgebührentarif

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu dem von der Flughafen Zürich AG am 19. Dezember 2014 gestellten Antrag (aktualisiert am 13. April 2017) Stellung nehmen zu können.

Einleitend stellen wir fest, dass die Anzahl Nachtflüge sowie der dadurch verursachte Lärm ungebremst ansteigen. Zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr wurden seit 1970 noch nie so viele Nachtflugbewegungen durchgeführt wie im vergangenen Jahr. Dies belegt eindrücklich die Wirkungslosigkeit des heute angewandten Lärmgebührentarifs.

Zum neu beantragten Lärmgebührentarif machen wir die folgenden **Feststellungen**:

- a) Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 30. Oktober 2013 verfügt, dass der bisherige Lärmgebührentarif von 2001 durch einen Tarif zu ersetzen sei, der lenkungswirksam sei. Dies trifft auf den Tarif, welchen die FZAG im Jahr 2013 einführte, sowohl nach Auffassung unseres Verbandes als auch nach rechtsgültigem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts nicht zu.

Der sbfz stellt fest, dass der als rechtswidrig erkannte Tarif nunmehr seit *vier Jahren* angewandt wird und der Erlass eines rechtskonformen Lenkungssystems durch Lärmgebühren dadurch in unzulässiger und in geradezu empörender Art und Weise massiv verzögert wird. Der neue und unzulängliche Antrag der FZAG soll offensichtlich wiederum dazu führen, dass sich der bestehende unbefriedigende und rechtswidrige Zustand weiter hinzieht, wenn er nicht sogar bewusst darauf angelegt ist, dieses Ziel zu erreichen.

Der sbfz weist darauf hin, dass gleichzeitig mit der Einführung des ungenügenden, heute angewandten Tarifs der sogenannte «Lärmfünfliber» aufgehoben worden ist. Dieser Zuschlag wurde unspezifisch pro Passagier erhoben und war somit nicht lenkungswirksam. Er erhöhte aber die Lärmgebühren z.Bsp. eines Flugzeuges mit 200 Passagieren um Fr. 1'000. Allein schon dieser Lärmfünfliber belastete eine Landung spätabends zwischen 22:30 Uhr und 23:00 Uhr fünf Mal stärker als es der neu beantragte Tarif tun könnte. Die Fluggesellschaften sind somit nur schon durch den Wegfall des Lärmfünflibers massiv von Lärmgebühren entlastet worden. (Die Idee,

Geschäftsstelle:
Dorfstrasse 9
Postfach
8155 Niederhasli
Telefon 044 850 11 81
Fax 044 850 49 83

Postcheckkonto: 80-31543-9
Bankverbindung:
Zürcher Kantonalbank, 8010 Zürich
1125-0556.480 725
Info@SchutzverbandZuerich.ch
www.SchutzverbandZuerich.ch

dass der Lärmfühlber vom Passagier, die Landegebühr aber von der Fluggesellschaft zu bezahlen sei, ist aus Sicht der Wirkung unerheblich).

- b) Der Schutzverband nimmt sodann zur Kenntnis, dass das seit dem Jahr 2013 angewandte, ungenügende Lärmgebührenmodell gemäss dem Antrag der FAZG im Grundsatz nicht geändert werden soll und stellt fest, dass somit auch die grundsätzlichen Vorbehalte resp. Einsprachepunkte (siehe sbfz-Einsprache vom 14. Februar 2014) vollumfänglich bestehen bleiben.

Mit dem Festhalten am ursprünglichen Konzept wird der Kritik des Bundesverwaltungsgerichts am damals angefochtenen Lärmgebührenmodell im Urteil vom 30. Oktober 2013 keine Rechnung getragen. Schon gar nicht werden die Vorgaben des Bundesgerichts (Urteil BGE 137 II 58 ff. und andere vom 22. Dezember 2010) erfüllt, wonach die Flughafen Zürich AG dazu verpflichtet wurde, lenkungswirksame Zuschläge zu erheben.

Das Bundesgericht verlangte von der Flughafen Zürich AG im Übrigen die Überarbeitung ihrer Gebührenordnung im vorerwähnten Sinne innert einer *Frist von neun Monaten* seit Zustellung des bundesgerichtlichen Urteils und eine Inkraftsetzung der Änderungen innert weiterer *18 Monate*. Eine wirksame Lärmgebührenregelung, die auch tatsächlich eine Lenkungsfunktion erfüllt, ist somit *seit ca. Ende März 2013 überfällig* (22. Dezember 2010 + 27 Monate = 22. März 2013). Inzwischen sind wieder vier Jahre ins Land gezogen und die FZAG versucht erneut mit einer untauglichen Lösung und einer angeblich notwendigen Testphase von drei Jahren weiter ungenutzte Zeit vergehen zu lassen.

- c) Zu den Tagesrand- und Nachtzuschläge im Besonderen:
Diese Zuschläge sind aus Sicht des Schutzverbands ein zentrales und entscheidendes Element der vom Bundesgericht verlangten Lärmgebühren, indem sie zu den lärmsensitivsten Tageszeiten eine wichtige Lenkungswirkung entfalten könnten und sollten. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Flugplanung als auch auf die eingesetzten Flugzeugmuster. Die vorgeschlagenen, für eine Landung (oder auch einen Start) zu bezahlenden Lärmzuschläge sind jedoch viel zu klein, als dass sie eine irgendwie geartete Lenkungswirkung erzielen könnten. Ein schlagender Beweis für diese an sich schon ohne weiteres plausible Feststellung aufgrund der konkreten, tiefen Zahlen findet sich übrigens in der Stellungnahme der Swiss zum neu beantragten Tarif: Sie stellt dort nämlich trocken fest: *„Die...Zuschläge werden bei der SWISS keine Flugplanänderung bewirken“*. Der vorgeschlagene Mechanismus der Rückvergütung ist inakzeptabel. Er führt dazu, dass die meisten Flüge (und nicht die hubrelevanten) in den Nachtrandstunden den Anteil der Zuschläge, der jetzt erhöht werden soll, im Folgejahr wieder rückerstattet erhalten. Die Änderungen des neu vorgeschlagenen Lärmgebührentarifs gegenüber dem rechtswidrigen heute angewandten ist somit für die von der Rückerstattung profitierenden Fluggesellschaften irrelevant, es entsteht für sie keine Änderung gegenüber dem heutigen ungeeigneten Tarif.

Die Anpassung der Lärmgebührenordnung entlastet *alle* Flüge der Fluggesellschaften, welche die Bedingungen erfüllen (aktuell Swiss, Edelweiss, Thai), und nicht bloss die hubrelevanten Flüge, wie das vom BVGer-Urteil 30. Oktober 2013 verlangt resp. erlaubt wird (siehe Erwägung 7.5.3.1). Auch dieser grundsätzliche Mangel, welcher eben gerade die Lenkungswirkung aufhebt, muss beseitigt werden.

Das BVGer verlangt im Übrigen nicht Gebühren ohne Lenkungswirkung für hubrelevante Flüge. Die Lärmgebühren können und sollen auch und gerade bei hubrelevanten Flügen zum Einsatz von lärmgünstigem Fluggerät führen.

Die vorgeschlagenen höheren Tarife können übrigens auch durch andere Fluggesellschaften, welche mit überdurchschnittlicher Belegung fliegen, mit minimalen Änderungen am Flugplan vollständig und ohne weiteres vermieden werden.

Der Schutzverband verlangt deshalb, dass lenkungswirksame Tarife erhoben werden, und dass Tagesrand- und Nachtzuschläge, wenn überhaupt, dann nicht im Giesskannenprinzip zurückerstattet werden.

e) Der Schutzverband fordert:

Die Gebühren sind so festzulegen, dass sie eine lärmmindernde Wirkung haben, und zwar

- über die Ausgestaltung des Flugplanes, und
- über die Wahl der eingesetzten Flugzeugmuster, und
- über den Entscheid der Fluggesellschaften im Einzelfall, ob eine Bewilligung für eine Nachtlandung oder einen Nachtstart beantragt werden soll oder nicht.

Diese Forderungen sind mit dem beantragten Tarif offensichtlich nicht erfüllt. Stattdessen spielt die FZAG AG erneut auf Zeit und behauptet, man müsse das „neue Modell“ zuerst während dreier Jahre austesten, bevor man über mögliche Verbesserungen nachdenken könne. Offensichtlicher könnte es die Flughafen Zürich AG nicht formulieren: Sie will die Einführung echter Lenkungsgebühren solange wie möglich verzögern und droht erneut mit dem Schreckgespenst der Verlagerung der Verkehrsströme auf andere Hubs.

Deshalb fordert der Schutzverband im Weiteren:

- Das BAZL hat dafür zu sorgen, dass die bereits unrechtmässig verzögerte Umsetzung des BVG-Urteils unverzüglich durchgesetzt wird.

Fazit

Aufgrund der obenstehenden Feststellungen ist der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich der Auffassung, dass der beantragte Lärmgebührentarif die an ein lenkungswirksames Instrument zu stellenden Grundanforderungen in keiner Weise erfüllt.

Da der FZAG Wille und Fähigkeit abgehen, echte Gebühren mit einer lärmmindernden Wirkung zu erlassen, ist nun das BAZL als Aufsichtsbehörde dazu verpflichtet, einseitig und hoheitlich die gerichtlichen Vorgaben umzusetzen. Bereits in seiner Entscheid vom 30. Oktober 2013 hatte das Bundesverwaltungsgericht die Vorinstanz, mithin das BAZL, dazu aufgefordert, zu ermitteln, wie hoch Zuschläge für Starts und Landungen zu den Tagesrand und Nachtzeiten anzusetzen sind um voraussichtlich die gewünschte Lenkungswirkung entfalten zu können. In dieser Untersuchung sei auch die an sich als Lenkungswirkung einzustufenden Tages-Lärmgebühren einzubeziehen (vgl. E. 9 des Urteils).

Statt dieser Aufgabe ernsthaft nachzukommen, wurde die Problemlösung erneut der FZAG überbunden, welche offensichtlich nicht in der Lage ist, wirksame Lärmlenkungsabgaben festzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat dem BAZL zwar die Möglichkeit eingeräumt, die Aufgabe der aus gebührenrechtlicher Sicht erforderlichen Sachverhaltsabklärungen durch die FZAG vornehmen zu lassen. Es hatte aber sicher nicht damit gerechnet, dass sich Beaufichtigte und Aufsichtsbehörde in jahrelangem Nichtstun üben würden, um anschliessend wiederum eine nicht einmal ansatzweise wirkende Regelung umzusetzen zu versuchen.

Anträge:

Der vorgeschlagene Tarif entspricht in keiner Weise den im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verlangten Anforderungen. Aus den vorgenannten Gründen ist die Genehmigung zu verweigern.

Der angewandte nicht rechtmässige Tarif muss raschestmöglich durch einen lenkungswirksamen Tarif im Sinn des Bundesverwaltungsgerichtsurteils vom 30. Oktober 2013 ersetzt werden.

Da die FZAG AG offensichtlich nicht dazu bereit und/oder in der Lage ist, einen solchen lenkungswirksamen Tarif zu erlassen, ist die Aufsichtsbehörde, das BAZL, dazu zu verpflichten, anstelle der FZAG einen solchen Tarif zu verfügen.

Abschliessende Bemerkungen

Der vorgeschlagene Tarif entspricht in keiner Weise den im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verlangten Anforderungen.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb man seit 2014 erneut viel Zeit verstreichen liess, obwohl die materiellen Anforderungen an die Lärmlenkungsgebühren seit dem Bundesgerichtsurteil aus dem Jahre 2010 bekannt sind.

Der sbfz ist nicht dazu bereit, weitere Verzögerungen in dieser Angelegenheit zu tolerieren. Er ist es seinen Mitgliedern vielmehr schuldig, die Umsetzung des durch ihn erreichten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Oktober 2013 durchzusetzen und wird dies nötigenfalls auch mittels einer Aufsichtsbeschwerde gegen das BAZL umsetzen, sollte nun nicht sehr schnell ein lenkungswirksames Lärmgebührensysteem verfügt werden.

Mit freundlichen Grüssen

Schutzverband der Bevölkerung
um den Flughafen Zürich

Der Präsident

Der Geschäftsführer

Th. Hardegger

R. Bänziger

Kopie z.K

- Kanton Zürich, VD, AFV, Flughafen/Luftverkehr, Postfach, 8090 Zürich
- FZAG, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen